



NETZE

Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim

Infomobil Lorsch

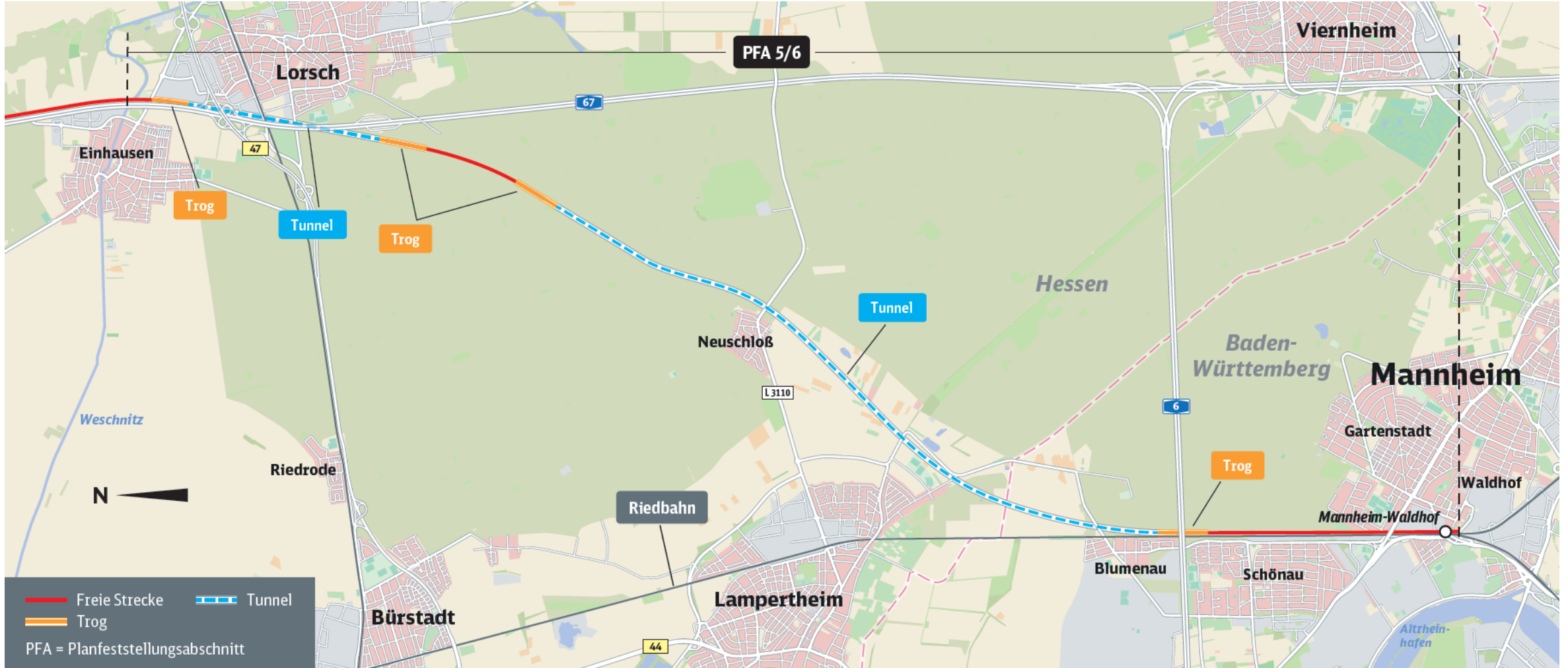
22. Juni 2022 | Jörg Ritzert

FRANKFURT
RHEINMAIN **plus**

Seit November 2020 steht die Streckenführung der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim fest

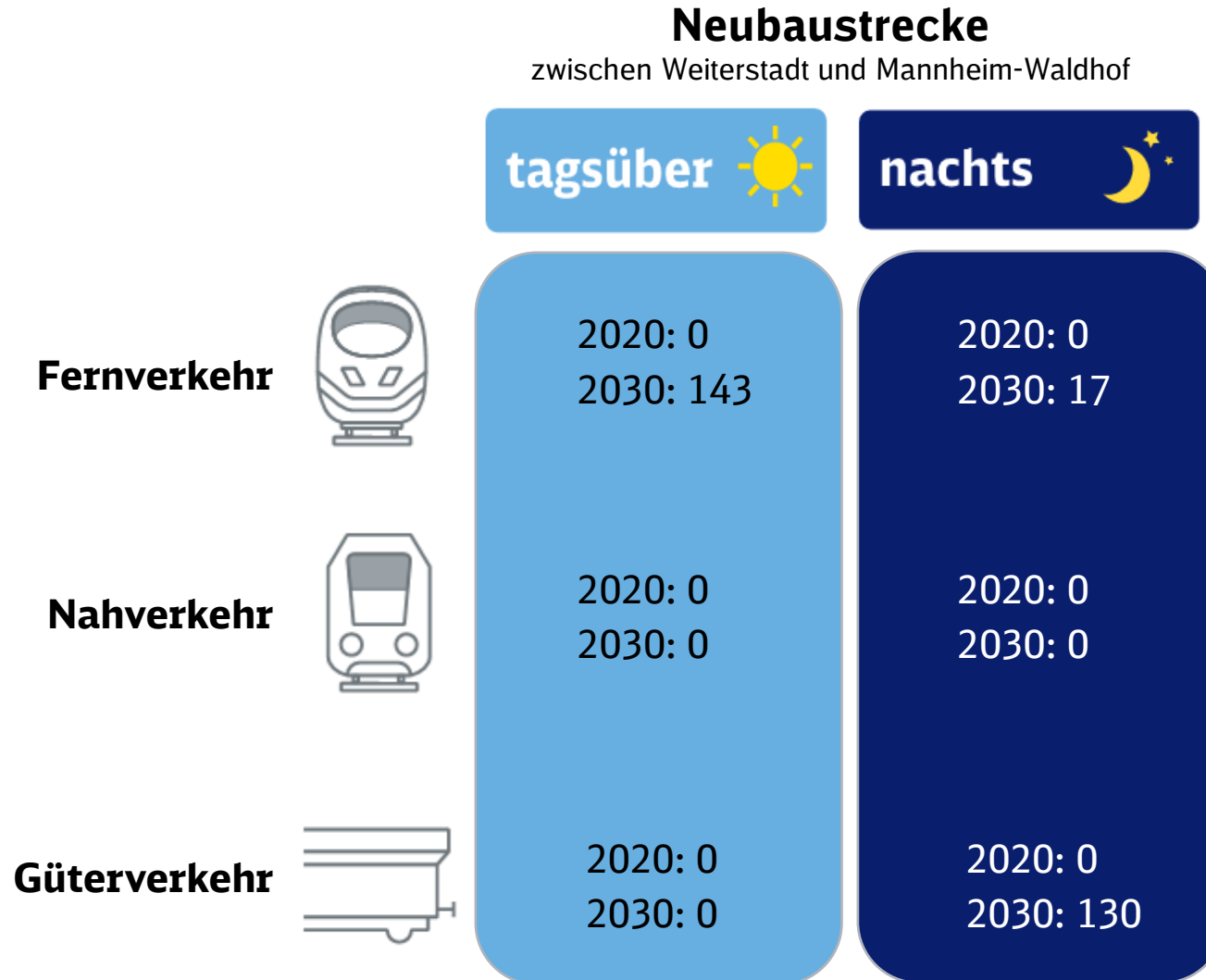


Abschnitt Lorsch–Mannheim-Waldhof



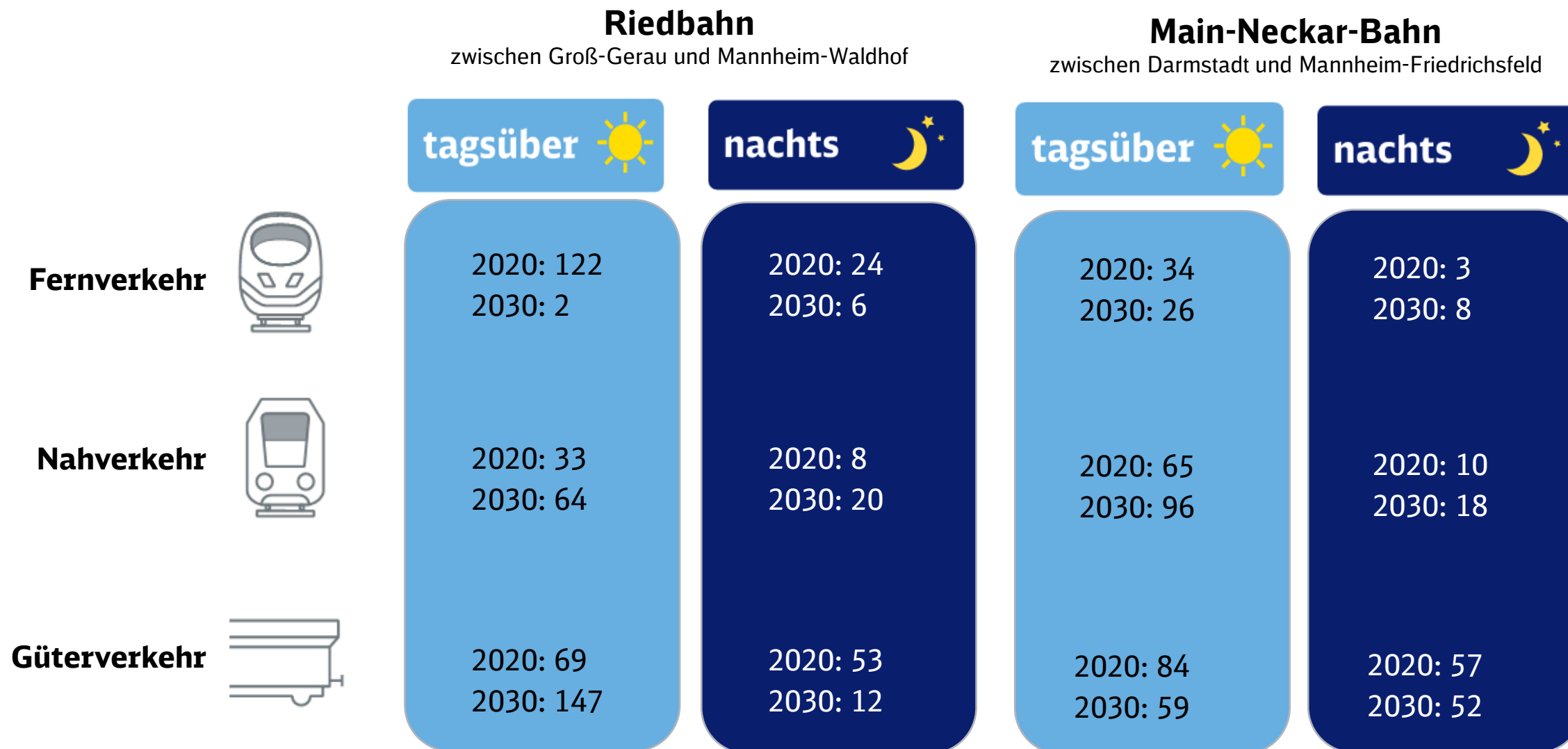
Anzahl der Züge heute und zukünftig (Prognose BMVI 2030)

Lorsch



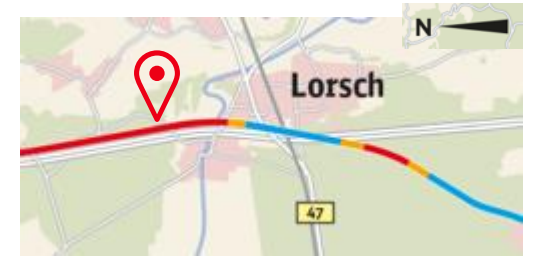
Anzahl der Züge heute und zukünftig (Prognose BMVI 2030)

Riedbahn und Main-Neckarbahn



Visualisierung Einhausen/Lorsch

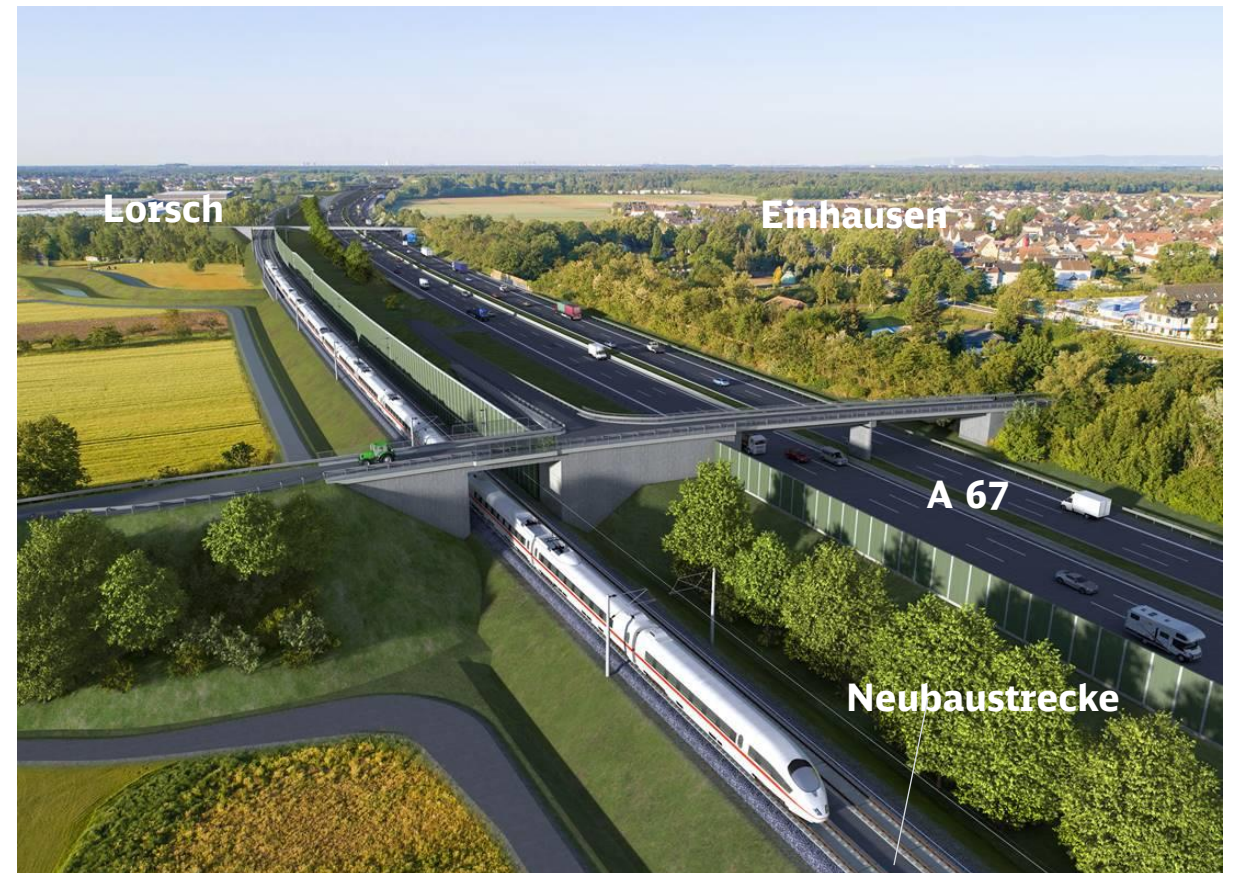
Blickrichtung Süden



Heute



Visualisierung



Visualisierung Einhausen/Lorsch

Blickrichtung Süden



Heute



Visualisierung



Höhe und Länge der Lärmschutzwände wird in den nächsten Planungsstufen ermittelt

Visualisierung Lampertheimer Wald

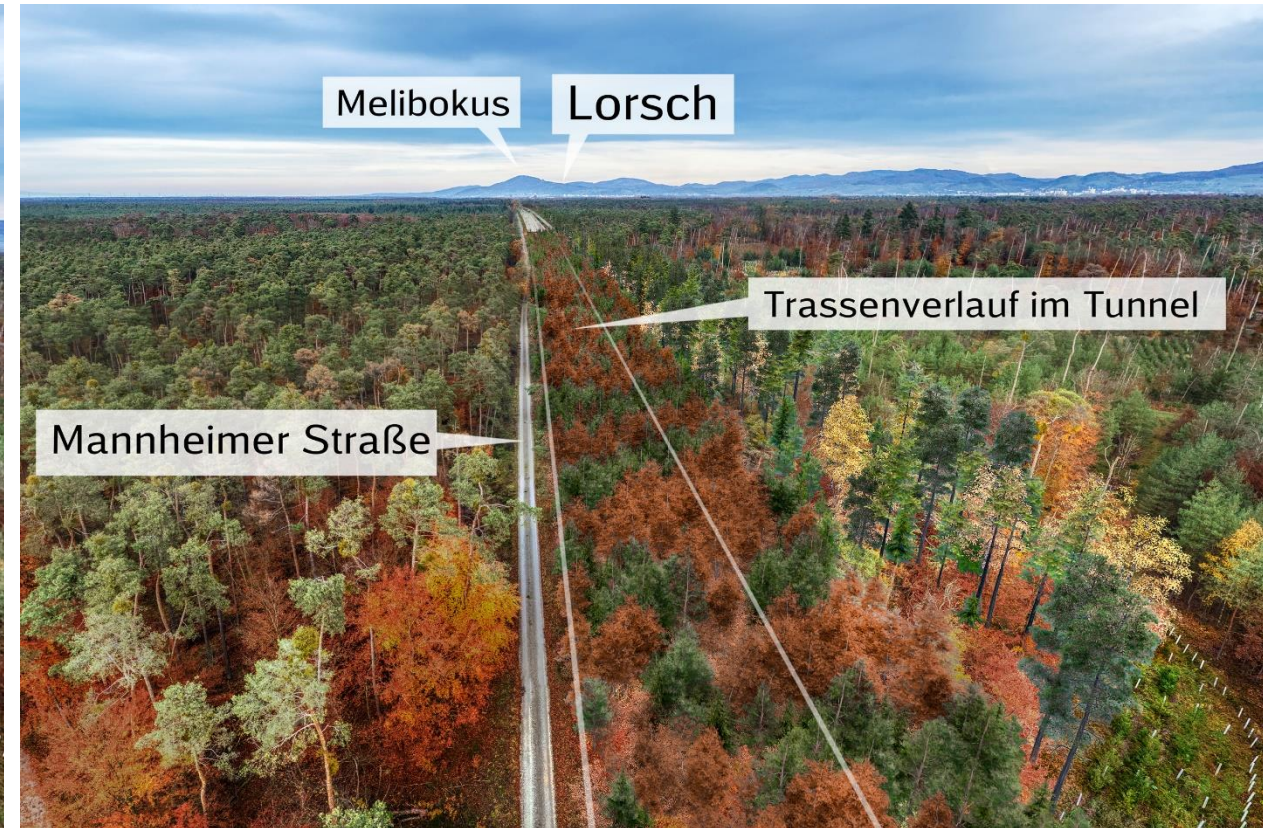
Blickrichtung Osten (Lorsch)



Heute



Visualisierung



Einhausen (nachts 22–6 Uhr) – Stand Vorplanung



Isophonen Darstellung NBS
unter Berücksichtigung
Schallschutz BAB

Unverbindliche Darstellung
Lärmschutz BAB

Legende

- Freie Strecke
- Trog
- Tunnel
- Schallschutz

Mittelungspegel dB(A) - Skala

- ... ≤ 49.0
- $49.0 < \dots \leq 54.0$
- $54.0 < \dots \leq 59.0$
- $59.0 < \dots \leq 64.0$
- $64.0 < \dots \leq 69.0$
- $69.0 < \dots \leq 74.0$
- $74.0 < \dots$

Lorsch (nachts 22–6 Uhr) – Stand Vorplanung



Legende

- Freie Strecke
- Trog
- Tunnel
- Schallschutz

Mittlungspegel dB(A) - Skala

- ... <= 49.0
- 49.0 < ... <= 54.0
- 54.0 < ... <= 59.0
- 59.0 < ... <= 64.0
- 64.0 < ... <= 69.0
- 69.0 < ... <= 74.0
- 74.0 < ...

Lampertheim + Neuschloß (nachts 22-6 Uhr) – Stand Vorplanung



Legende

- Freie Strecke
- Trog
- Tunnel
- Schallschutz

Mittelungspegel dB(A) - Skala

- ... ≤ 49.0
- $49.0 < \dots \leq 54.0$
- $54.0 < \dots \leq 59.0$
- $59.0 < \dots \leq 64.0$
- $64.0 < \dots \leq 69.0$
- $69.0 < \dots \leq 74.0$
- $74.0 < \dots$

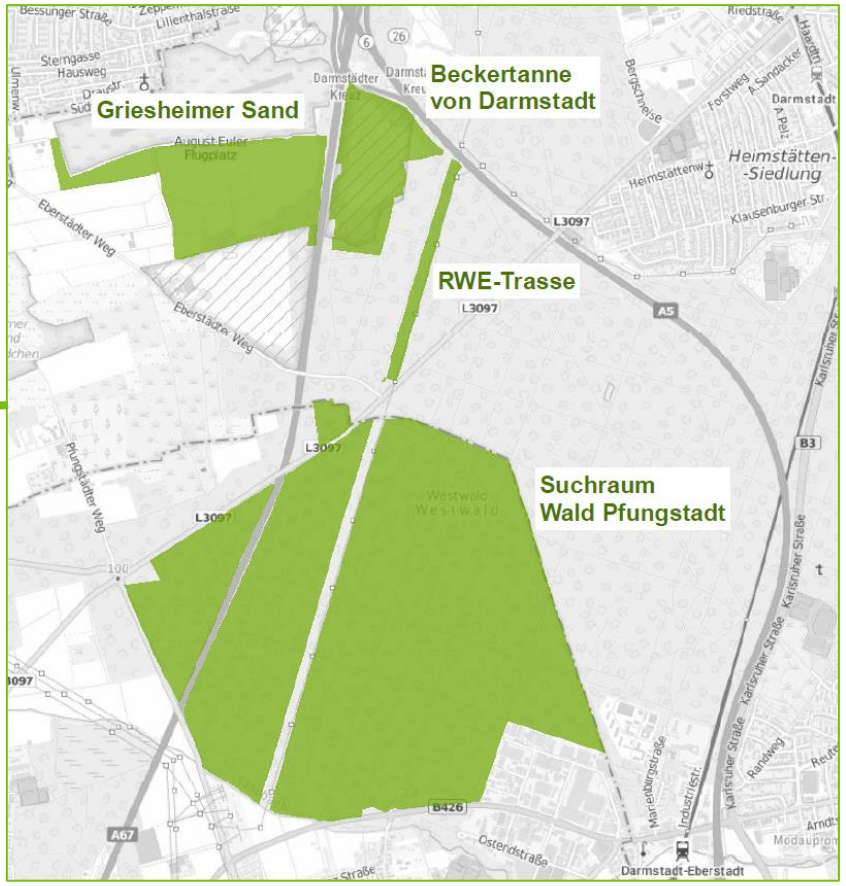
Die Ausgleichsmaßnahmen der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim werden überwiegend in der Region umgesetzt



- Bau von zwei Grünbrücken
- Waldrandbereich: klimawandelgerechter Waldumbau

Zentraler Schwerpunkt der Maßnahmen: Gemarkung Darmstadt / Westwald

- Griesheimer Sand / RWE-Trasse / Beckertanne / Pfungstädter Wald
- großflächig, Offenland + artenschutz- und klimawandelgerechter Waldumbau auf potentiell über 500 ha



Bau von Grünbrücken: klimawandel- und artengerechter Waldumbau im Hinterland der Brücke

Waldrandbereich: klimawandelgerechter Waldumbau

Kollekturwald -75 ha Waldumbau im FFH-Gebiet

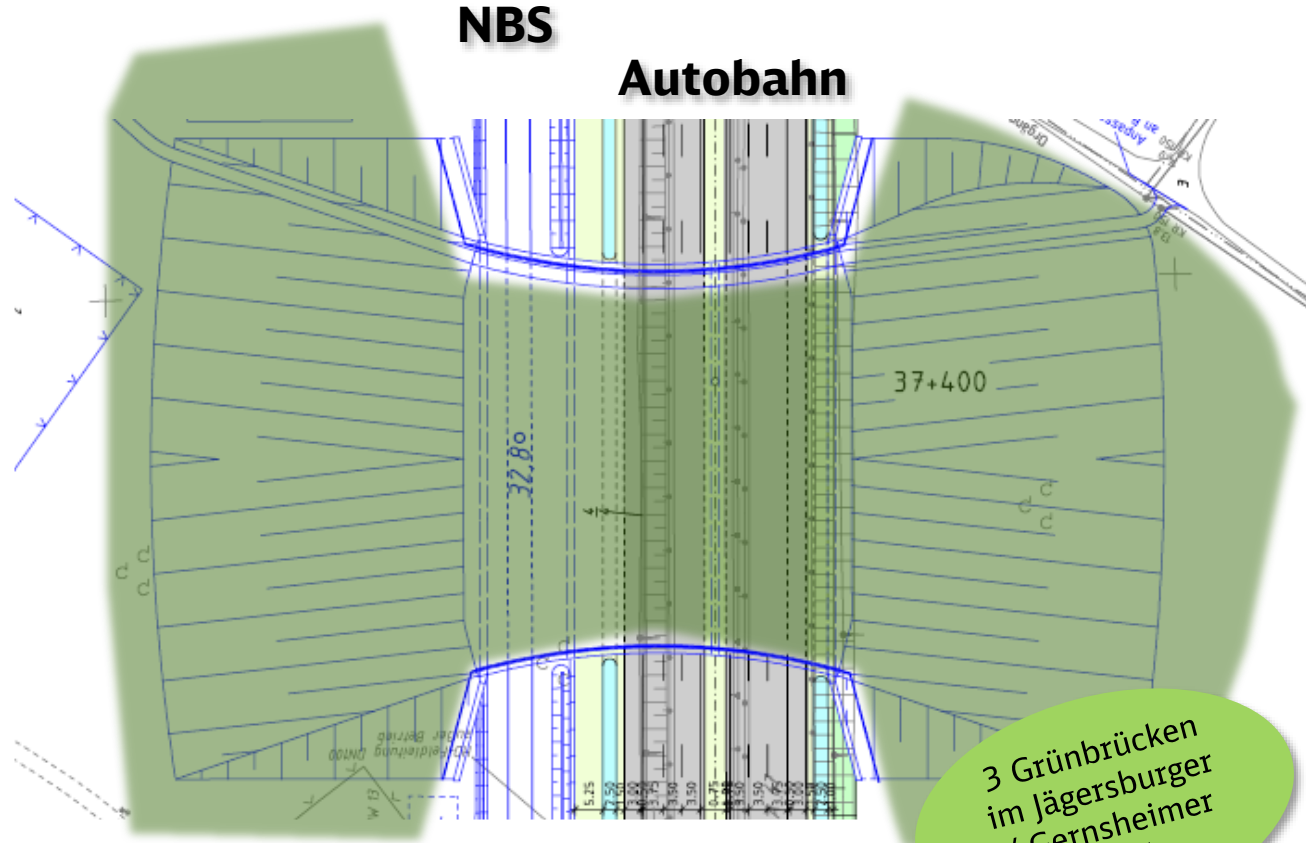
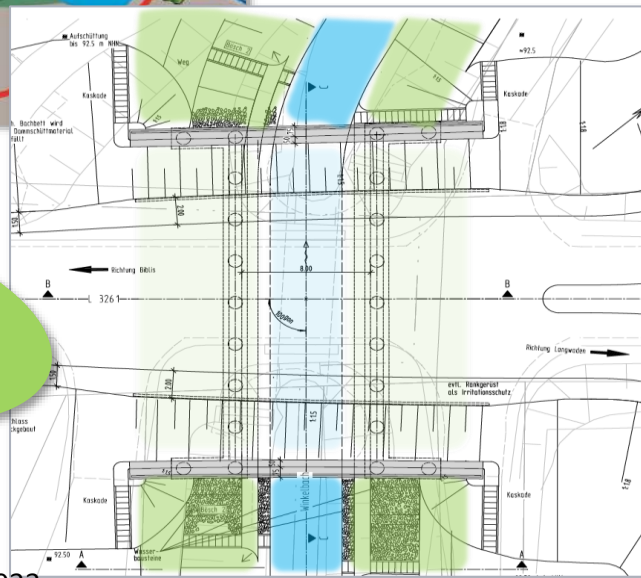
- Weitere Maßnahmen:**
- Muna Münster (bei Darmstadt) 270 ha
 - Campo Pond Hanau - 70 ha
 - Aufforstung Erlensee - 50 ha

Technische Maßnahmen dienen der Wiedervernetzung von rd. 2000 ha Waldbiotopen im Jägersburger/Gernsheimer Wald – 3 Grünbrücken geplant, Gewässerunterführungen werden u. a. verbreitert und mit begehbaren Ufern für wandernde Tiere ausgestaltet



Die Hinterlandanbindung von Grünbrücken reicht deutlich in die Waldbestände hinein und erzeugt dort Aufwertungsmaßnahmen

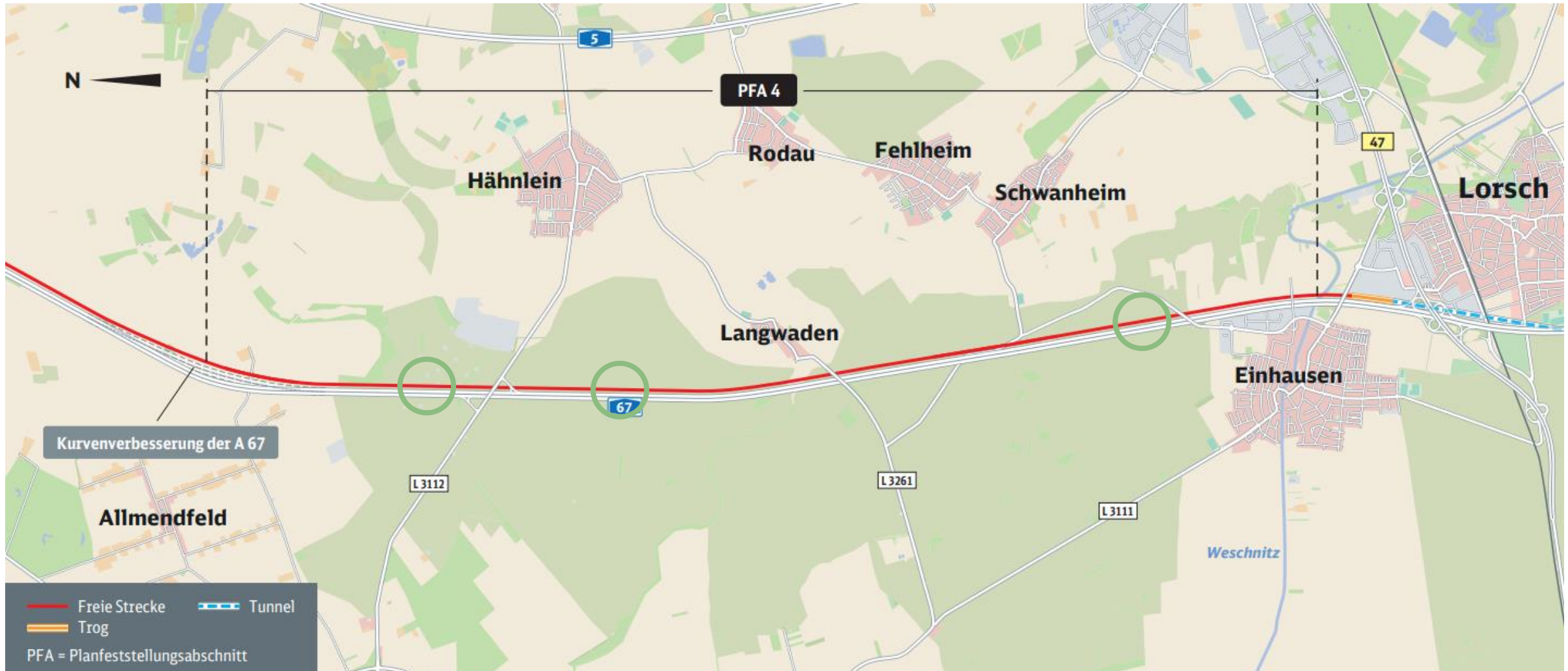
Beispiel Winkelbachunterführung bei Langwaden




3 Grünbrücken im Jägersburger / Gernsheimer Wald

Grünbrücken

PFA 4 Gernsheim–Einhausen






**Entstehung lichter,
struktureicher Laubwälder**
zum Schutz zahlreicher
Tierarten und naturnaher
Umbau von Wäldern zum
Buchenwald und Eichen-
Hainbuchenwald auf
bis zu
350 Hektar

Griesheimer Sand

Eine Landschaft entsteht

Anlage einer
Dünenlandschaft aus
dem überschüssigen
Sand des Trassenbaus
als Lebensraum für
seltene Vogel- und
Amphibienarten





**Ansiedlung von
Wisenten und
Przewalskipferden**
zur Erhöhung
der natürlichen
Dynamik auf
260 Hektar

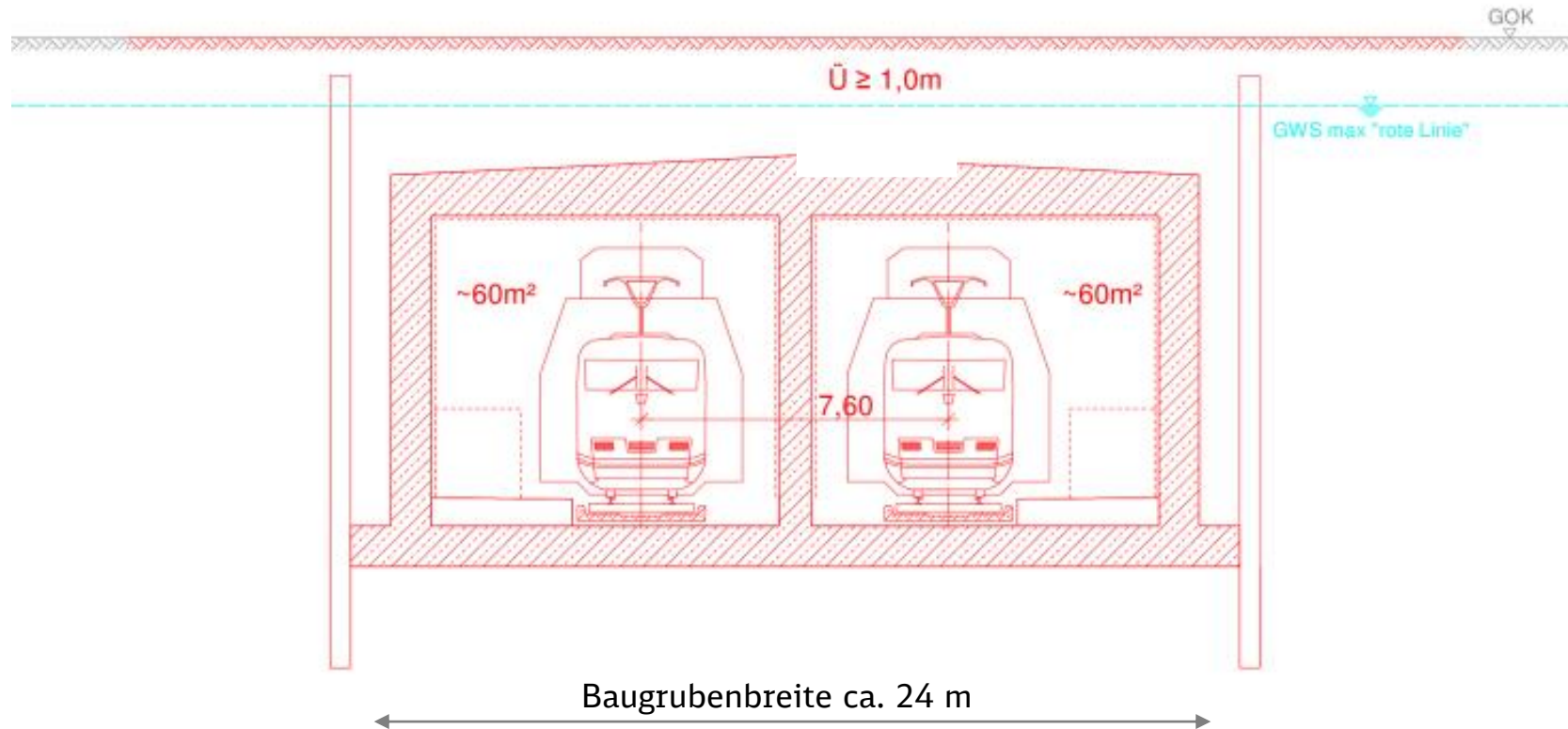
**Entstehung eines
strukturreichen
Waldbiotopkomplexes**
als Lebensraum für
seltene Vogel- und
Fledermausarten

Tunnelbau in offener Bauweise

Tunnel in offener Bauweise

Querschnitt

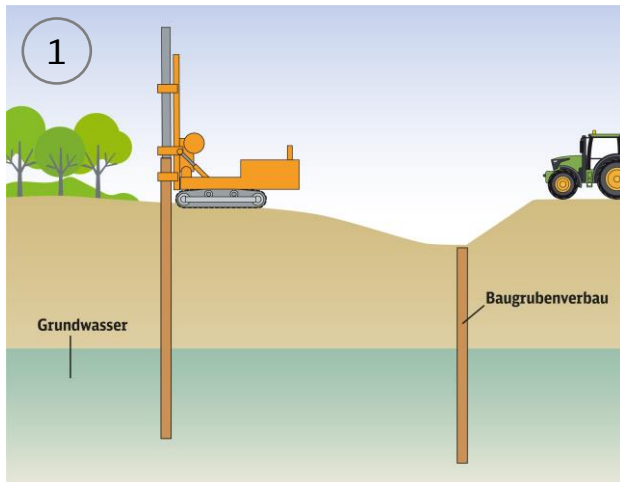
2gl. Tunnel offene Bauweise
Endzustand



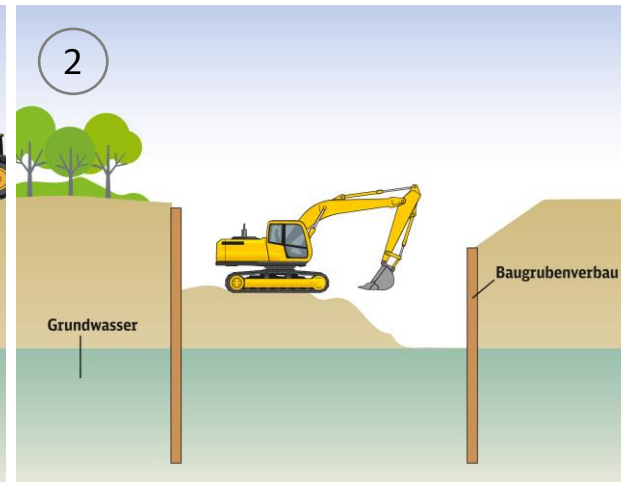
Tunnelbau in offener Bauweise

Schematische Darstellung

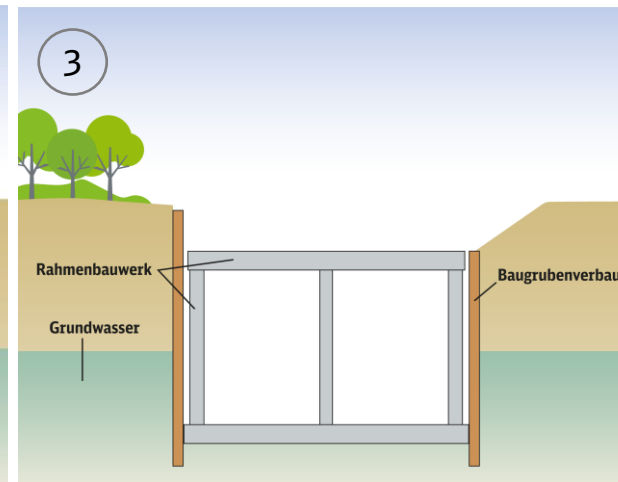
Im Wald (jeweils links im Bild) und auf Landwirtschaftsflächen mit Böschung (jeweils rechts im Bild)



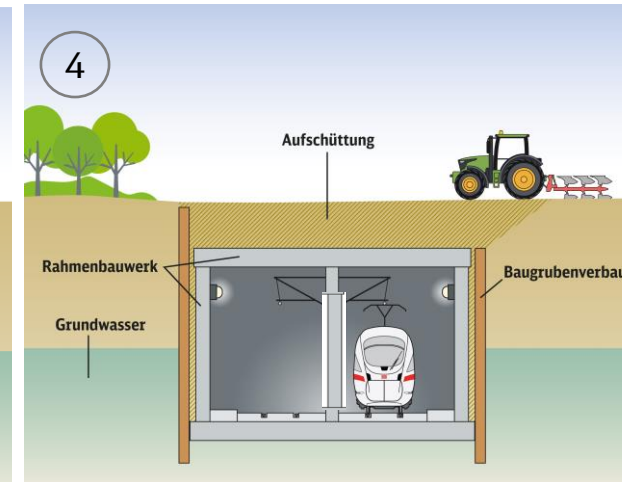
Der Verbau schützt die Baugrube gegen abrutschendes Erdreich und Sickerwasser



Danach heben Bagger die Baugrube aus



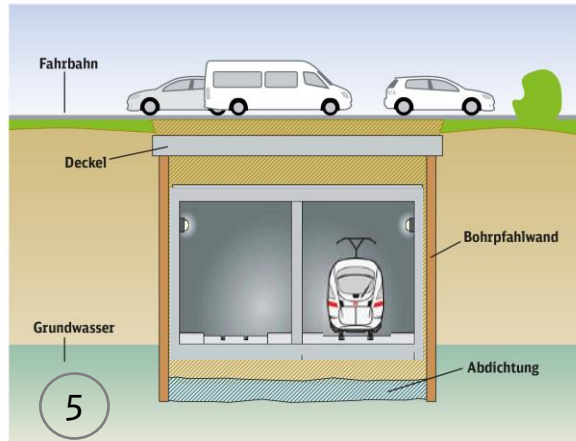
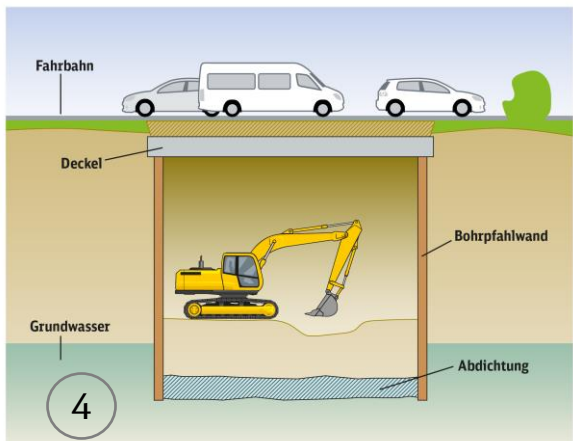
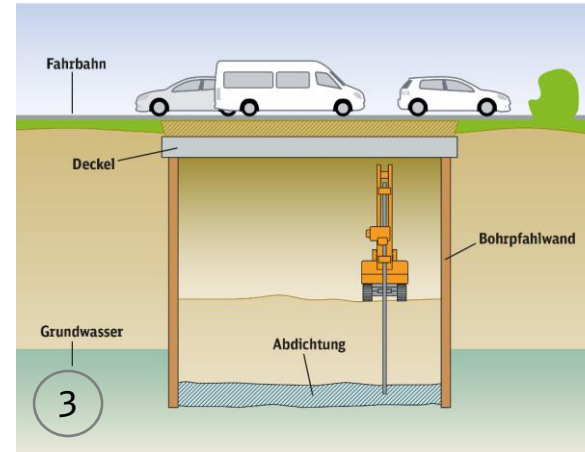
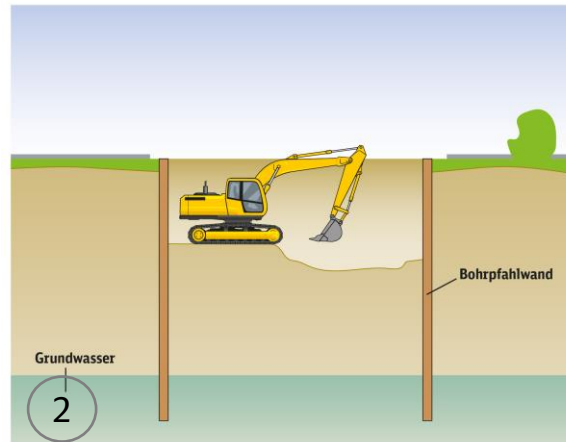
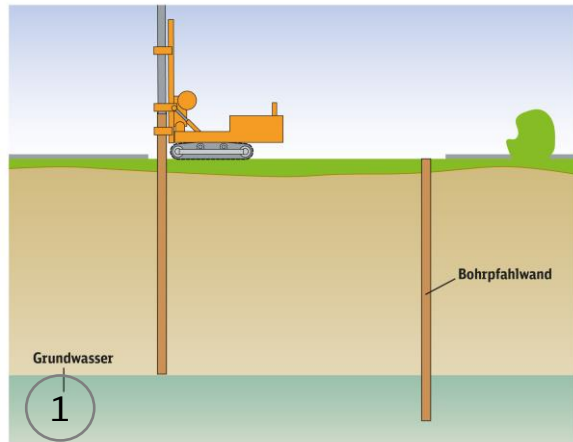
Der eigentliche Tunnel entsteht in der Baugrube als Rahmenbauwerk bestehend aus Sohle, Wänden und Decke. Beim Einbau der Decke kommt ein Schalwagen zum Einsatz



Ist das Rahmenbauwerk fertiggestellt, wird die Grube wieder verfüllt. Danach erfolgt der Innenausbau

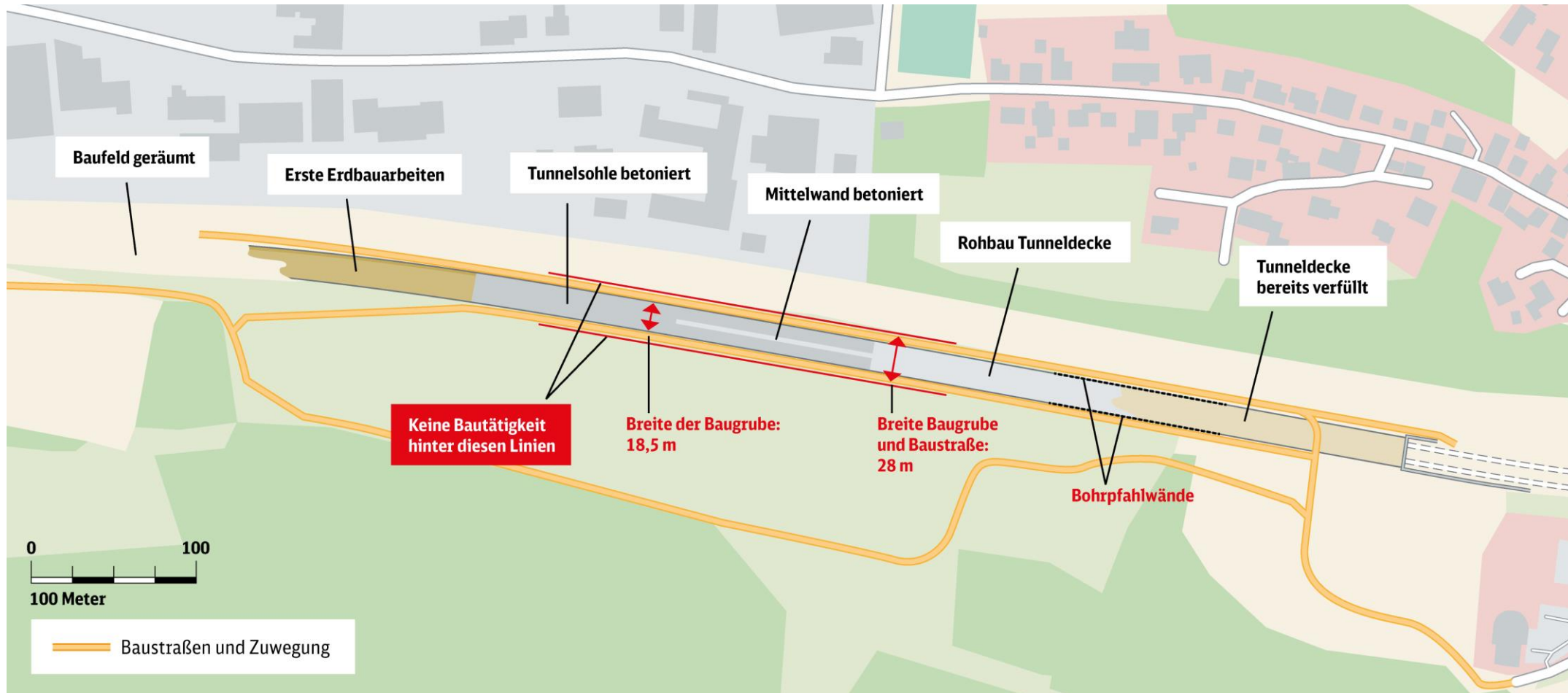
Tunnelbau in offener Bauweise - im Bereich der Autobahn

Schematische Darstellung



Tunnelbau in offener Bauweise

Am Beispiel Tunnel Hain



Zweigleisiger Tunnel in offener Bauweise

Gateway-Gardens

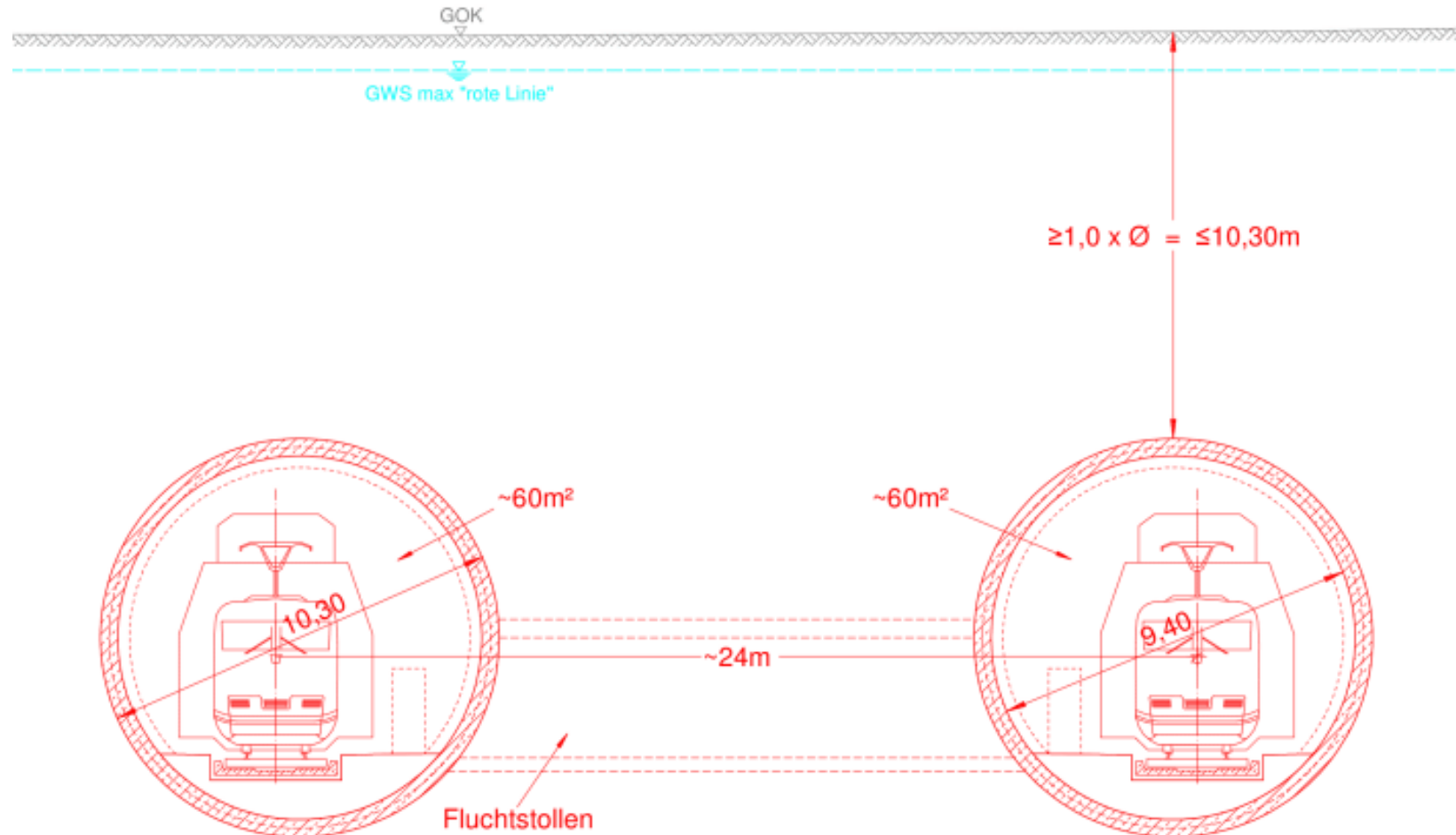


Tunnelbau in bergmännischer Bauweise

Tunnel in bergmännischer Bauweise

Querschnitt

2 x 1gl. Tunnel bergm. Bauweise



Baustelleneinrichtungsfläche – bergmännische Bauweise

Tunnel Rastatt



Vielen Dank

www.frankfurt-mannheim.de